REPORT ON YEAR ONE

THE MARITIME ECONOMIC INITIATIVE

August 1992

Hon. Edmond Blanchard
Hon. Thomas McInnis
Hon. Robert Morrissey

Ministers' Committee
on Economic Cooperation

"...Maritime growth in the next century must be firmly rooted in all of our communities and predicated on our own resources, our own people, our own skills, and above all, on our own values, but we also believe we need new bridges of cooperation and new partnerships."

– from *People First: A submission on Maritime Economic Integration,* Canadian Federation of Labour/Maritime Provincial Councils, February 1992

REPORT ON YEAR ONE
The Maritime Economic Initiative

August 1992

Copies of this report are available from:

The Council of Maritime Premiers
P. O. Box 2044
Halifax, N. S.
B3J 2Z1

ISBN 0-920925-11-1

REPORT ON YEAR ONE
EXECUTIVE SUMMARY

Eighteen months ago the Maritime provinces embarked upon a new era of economic cooperation. Since that time:

- the provinces implemented a moratorium on new trade barriers;
- the premiers released *Challenge and Opportunity*, a discussion paper on the economic initiative;
- the three executive councils met for the first time;
- legislative committees in New Brunswick and Prince Edward Island and a private sector advisory body in Nova Scotia gathered the views of Maritimers on the initiative;
- the governments introduced uniform legislation, *The Maritime Economic Cooperation Act*, to guide the initiative;
- important private sector research, discussion and action began under the spirit of the vision and goals of the initiative;
- Maritime cooperation with Newfoundland increased dramatically; and
- opportunities for cooperation in 34 policy areas were explored and acted upon.

In *Challenge and Opportunity* the premiers encouraged Maritimers to "...play a role in shaping their future." Many have responded. We are indebted to those individuals and organizations who participated in the public consultations held in all three provinces, and to those who wrote to the governments and the Council of Maritime Premiers (CMP).

We are especially pleased by the participation of self-regulating professional groups in the premiers' call for employment mobility. In areas where barriers still exist, professional groups are keenly interested in removing those barriers.

This report highlights progress on the Maritime economic initiative. It would be an impossible task to state all of the work ongoing in the public and private sectors. In addition, much of the work underway has significant longer-term potential, or is of an ongoing nature. Key concrete achievements in the past fourteen months include:

- expansion of the regional procurement agreement to include the electric utilities, liquor corporations
- bulk buying by the three governments
- portability of fishing boat loans
- intensive tourism cooperation, including joint advertising, packages and trade missions
- joint export promotion
- primary to twelve education cooperation, including the preparation of curriculum and learning materials
- adoption of a regional private/public sector geomatics strategy
- implementation of an Atlantic environmental accord

The Maritime governments are cooperating more today than they were fourteen months ago. Real progress is being made. Hundreds of people from all corners of the region share in the success.

But more remains to be done. The challenges outlined by Dr. McMillan in *Standing Up to the Future*, and those raised by the premiers in *Challenge and Opportunity*, will be with us for some time.

The positive vision of economic self-reliance, prosperity and well-being, coupled with the principles and goals of *The Maritime Economic Cooperation Act*, must remain the driving force of change.

REPORT ON YEAR ONE
THE MARITIME ECONOMIC INITIATIVE

TABLE OF CONTENTS

Executive Summary

PART 1 OVERVIEW 1

1.1 Introduction 1
1.2 Why cooperate? 1
1.3 Changing the rules: *The Maritime Economic Cooperation Act* 2
1.4 The initiative defined 3
1.5 Respecting the views of Maritimers 3
1.6 Making it happen 4
1.7 The role of Newfoundland, Québec and the federal government 5

PART 2 TOWARD ACHIEVING THE GOALS 6

2.1 Building a single Maritime market 6
2.2 Creating a competitive and entrepreneurial business climate 9
2.3 Increasing self-reliance 11
2.4 Improving infrastructure 13
2.5 Establishing or maintaining high standards 15
2.6 Wisely using natural resources 15

PART 3 CONCLUSIONS FROM YEAR ONE 16

APPENDICES

1. Scope of the initiative 18
2. Chronology of the economic initiative 20
3. Selected bibliography 21

93-00142/

REPORT ON YEAR ONE THE MARITIME ECONOMIC INITIATIVE

PART 1 OVERVIEW

1.1 Introduction

Eighteen months ago, in March of 1991, the Council of Maritime Premiers met in Woodstock, New Brunswick. At that meeting, the premiers agreed to:

- produce and publish a discussion paper on Maritime economic integration;
- declare a moratorium on new trade barriers between the provinces;
- identify and act on opportunities for greater economic cooperation; and
- hold the first-ever Forum of Maritime Cabinets.

The discussion paper, *Challenge and Opportunity*, put forward a vision, guiding principles and strategic goals for a strong and integrated Maritime economy. In June 1991, the three cabinets met at their Forum in Moncton to debate the shape and content of the economic cooperation agenda.

This report focuses on the work completed since last June. The report is an impressive record of the most intensive period of cooperation in the history of the Maritime provinces.

1.2 Why cooperate?

In 1988 the premiers commissioned Dr. Charles McMillan to study the issues facing the region in the 1990s. His report, *Standing Up to the Future*, pointed out the challenges – decreasing federal transfers charted against a history of dependence on government; rapidly changing technologies in a Maritime environment that is often reluctant to change; global competition

against a weak track record of exporting value-added commodities; changes to the population resulting in new demands for government services; and a traditional lack of equity capital and risk-taking that serves to reinforce the status quo.

McMillan recommended that the Maritimes adopt a new strategy based on the elimination of trade barriers, new investment and an outward orientation.

The challenges voiced by Dr. McMillan are ones that all Maritimers share. The premiers proposed that those challenges could be turned into opportunities, through an aggressive agenda of cooperation and change.

1.3 Changing the rules: *The Maritime Economic Cooperation Act*

This spring Maritime legislatures passed (and subsequently proclaimed) uniform legislation to serve as a framework for the economic initiative. *The Maritime Economic Cooperation Act* is a unique and clear expression of the governments' collective intent. It is the first uniform legislation adopted since the creation of the Maritime Provinces Higher Education Commission, in 1973.

The vision statement in the act guides future cooperation. The vision has three elements:

- economic self-reliance for the region
- closer economic cooperation between the governments
- well-being and prosperity of the people

Five principles underpin the agenda for cooperation. The governments will maintain the authority of each legislature. The governments will guard the right of all residents to participate fully in the economy regardless of language, geographic location and in accordance with human rights legislation. The governments will protect and enhance linguistic rights and cultural identities. The governments will observe the principles of sustainable development. And, the governments will work together for a strong and united Canada.

Seven strategic goals were adopted. The goals steer the agenda toward useful ends, help in measuring progress, and will be the basis for setting priorities. Four goals are action-oriented:

- build a single Maritime market
- create a competitive, entrepreneurial business climate
- increase self-reliance of individuals and businesses
- improve infrastructure

Two goals are qualitative:

- establish or maintain high standards
- wisely use natural resources

One goal is general:

- take other measures to meet the vision

1.4 The initiative defined

The economic initiative is three things:

- framework to guide cooperation between the governments and improvement in the Maritime economy;

- changes to government policies and new actions to meet seven common strategic goals; and

- challenge to all Maritimers to participate fully in a strong and integrated regional economy.

Since the first Forum the governments have worked on 34 policy topics, addressing government efficiency, the business climate, infrastructure, promotion and natural resources. Appendix 1 is a list of the activities underway. The activity list far understates the breadth of the work underway. For example, on one of the 34 topics, the education ministers adopted six strategic goals and a twenty-point action plan to meet the request of the Council.

1.5 Respecting the views of Maritimers

Each province and several organizations set in place processes to hear the views of residents on the economic initiative and to gather ideas for cooperation.

The New Brunswick Select Committee on Maritime Economic Union strongly endorsed the vision and goals of the economic initiative. The committee, headed by M.L.A. James Lockyer, was supported in its findings by all four political parties. The committee heard 35 presentations or briefs by organized labour, business, professional and trade groups and others. Most briefs supported the initiative. New Brunswick francophones were split in their views. Le Conseil économique du Nouveau-Brunswick supported the initiative while La Société des Acadiens et des Acadiennes du Nouveau-Brunswick did not. Both francophone groups noted the impor-

tance of measures to protect and enhance the linguistic rights and cultural identities of francophones should the economic initiative proceed.

In their blueprint for the Nova Scotia economy *Creating Our Own Future*, the Nova Scotia Voluntary Planning Board encouraged the government to move ahead quickly on the economic cooperation agenda. The Board is made up of volunteers representing primary producers, private business and labour at the grass roots level. In addition, the Board convened a workshop in May on Maritime economic integration. They submitted to the government the views of the 90 or so groups represented at that meeting. Those groups, for the most part, supported the economic initiative.

The Prince Edward Island Special Legislative Committee on Maritime Economic Integration received submissions from 39 research groups, labour and professional associations and industry groups. Chaired by M.L.A. Peter Doucette, the committee's report was unanimous. The report called for increased cooperation and, at the same time, for other economic strategies by the provincial government.

The Atlantic Provinces Economic Council, le Conseil économique du Nouveau-Brunswick and leading academics are conducting important research on the opportunities for greater cooperation.

To further stimulate debate amongst Maritime francophones, the Council of Maritime Premiers is supporting a major conference in October, being held under the leadership of La Société Nationale de l'Acadie.

Other groups, like the Council of Teaching Hospitals, the Atlantic Certified General Accountants, the cooperative/credit union movement, the Atlantic Provinces Chamber of Commerce, the Maritime construction associations, Atlantic apprenticeship boards, the region's telephone companies, and the Maritime councils of the Canadian Federation of Labour, have embraced the vision and goals of the initiative. In fact many have gone further, by hosting conferences, speaking out on the initiative and by acting on a regional basis.

Professional self-regulating groups have taken a keen interest in employment mobility, developing action plans to break down barriers, and throwing their support behind the overall initiative.

1.6 **Making it happen**

Just as Maritimers are speaking out through many groups, credit for the substantial progress to date must be shared by individuals spread across the region.

Most of the work of the initiative was carried out by hundreds of people within and outside the three governments. Line ministers played a leadership role, as did the private sector. Public servants from the four provinces worked hard to meet the demands placed on them by the initiative, and we recognize and encourage their efforts. The vast majority of the work was done without new resources.

The Maritime Procurement Review Committee, under the Chairmanship of Mr. George Wright, has played a central role in breaking down the barriers on government tendering. Companies from across the region are bidding competitively for goods, services and construction contracts. The committee has reviewed and ruled on complaints and, in several cases, brought about changes to improve the openness of the tendering process. A new electronic bulletin board is providing business with the best access ever to tender information.

In June 1991 the premiers appointed a Ministers' Committee to steer the initiative. Our committee was served by officials from the provinces and the CMP Secretariat. The ministers met five times and the officials, fourteen times. Council of Maritime Premiers' meetings during the year were dominated by the economic cooperation agenda and the premiers received regular progress reports.

1.7 The roie of Newfoundland, Québec and the federal government

In *Challenge and Opportunity* the premiers pledged to work toward greater cooperation with Newfoundland, Québec and the federal government.

Newfoundland-Maritime relations are the strongest ever. Newfoundland officials are observing most cooperation activities, and participating fully on many important ones including health and securities administration. The proposed Atlantic procurement agreement is a further demonstration of the deepening links between the four governments.

The Council of Maritime Premiers is supporting, along with the Government of Québec, the federal government and Le Conseil économique du Nouveau-Brunswick, research into trade links between the region and Québec.

The federal government, through ACOA, is participating in the economic initiative. Substantial cooperation is under way in tourism, geomatics, cooperatives/credit unions and education with the encouragement and support of ACOA.

Part 2 Toward Achieving The Goals

Over the past 14 months the Maritime provinces have made progress toward achieving the goals. While much remains to be done, ministers, officials and Maritimers generally can be proud of the spirit and scope of cooperation in the first year of the initiative.

2.1 Building a single Maritime market

Countries around the world, including Canada, are tearing down trade barriers. A primary goal of the economic initiative is to remove barriers that impede the mobility of goods, services, people and capital so as to establish a single Maritime market. Maritime governments have tackled this subject on nine fronts:

- the regional procurement agreement
- bulk purchasing
- employment mobility action plans
- sales tax simplification
- review of a single corporate registry
- review of a single securities administration
- portability of fishing boat loans
- review of a single film classification system
- bulk purchasing/regional warehousing of alcohol

The single biggest interprovincial trade barrier is in the area of **government procurement**. In 1989, the Council of Maritime Premiers took the first step to open government purchasing to companies in all three provinces. They negotiated the Maritime procurement agreement, and it came into effect on April 2, 1990. This move was important for several reasons:

- local preference policies shield companies from competition, meaning that governments aren't always able to get the most value for taxpayers' money;

- open tendering allows the most competitive Maritime companies to win government contracts on merit alone, regardless of their place of business;
- open tendering promotes efficiency and economies of scale in the private sector;
- the agreement gives Maritime companies equal or better access to government contracts than that guaranteed to U.S. firms under the free trade agreement.

As a result of the agreement, any Maritime company can tender equally on government purchases of goods over $25,000, services over $50,000 and construction contracts over $100,000. The three provinces may support first-time manufacturing or service businesses for economic development purposes. However, this preference must be explicit in the tender call and must end after three years.

The Maritime Procurement Review Committee monitors compliance to the agreement and rules on disputes. All rulings are made public. The committee is made up of two officials from each government, plus a chairperson and vice-chair from the private sector, each appointed by the CMP. The committee reports directly to the Council and its annual report is tabled in the three legislatures.

The procurement agreement is building a stronger private sector in the Maritimes. It is the most comprehensive procurement agreement in the country. And it is working.

Prince Edward Island companies are doing highway work in Nova Scotia. New Brunswick firms are building schools in Prince Edward Island. A Nova Scotia company is making license plates for New Brunswick. These are only a few of the success stories.

The procurement agreement covers all government departments, the three liquor corporations, NB Power and Nova Scotia Power, Inc. Maritime Electric of P.E.I. has adopted the agreement voluntarily.

Last October the Government of Newfoundland and Labrador agreed in principle to becoming part of the procurement deal. This move will create a $2 billion government market for Atlantic firms.

The next step is to include municipalities, universities, school boards and hospitals (MUSH) in the procurement agreement. Negotiations are ongoing, and officials report progress in some areas. The ministers' committee is hopeful of bringing some of the MUSH bodies into the agreement in 1992-93.

The governments are also issuing **joint tenders** where specifications can be harmonized and savings can be achieved. The purchasing agencies report that several joint tenders have been negotiated on items including:

- fire hose
- glass beads for highway paint
- photocopying paper
- courier services

Total savings resulting from these common tenders are estimated at $500,000. Purchasing agencies continue to identify opportunities for cost savings through bulk buying. Departments of transportation are working together to identify common specifications to facilitate joint tender calls.

A cornerstone of the single market is full **employment mobility**. Thirty-three professional groups responded to *Challenge and Opportunity*. The ministers' committee met several of these groups in a special consultation session earlier this year. Several made presentations to provincial committees studying the initiative. A status report is available.

The apprenticeship boards have embarked on a similar process. The employment mobility initiative is a very special one in that it represents Maritimers from all walks of life adopting the goals of the economic initiative and doing something about it. Professional groups and the Atlantic apprenticeship boards must be commended for their leadership.

The provincial tax commissioners are **harmonizing sales tax** application within the Maritime provinces. Sales tax statutes, regulations and interpretations have been reviewed and uniform application has been agreed in several areas, including:

- accommodations
- application of tax to the disabled
- asphalt and ready mix concrete
- classroom supplies

Each of the provinces has made, or is preparing, the necessary changes to legislation or regulations to implement the new rules.

The tax commissioners are identifying new opportunities for harmonization in 15 other areas, including:

- computer/software
- contractors
- manufacturing
- taxable services

The Moncton Forum agreed to implement a system of automatic **corporate registration**. The idea was that each province would simply exempt companies registered in another Maritime province from the need to register. Registry officials were charged with developing an implementation plan to bring this about. Several proposals have been considered but provinces are concerned by the potential revenue losses associated with some of the options. Negotiations are still under way.

The Forum also agreed in principle with uniform **securities legislation** and a single securities commission for the region. Provincial officials were asked to examine the idea and to bring forward recommendations. Late in the process the Government of Newfoundland and Labrador joined the negotiations. Negotiations are still under way.

In the past, fishermen receiving provincial **loans for vessel construction** were generally required to have the boat built in the province granting the loan. This rule prevented competition between boatyards around the region, and resulted in higher costs to the fisherman and taxpayers. It was an early success in the drive to eliminate barriers. Now, a fisherman receiving a construction loan from any Maritime government may have the vessel constructed in any certified yard in the region.

Each province requires that all film and video products are classified prior to exhibition or public distribution and imposes constraints on who might access each title. Currently, while each province is required to do so, only Nova Scotia screens/reviews films and videos. Nova Scotia's ratings are accepted in New Brunswick and Prince Edward Island. In addition, New Brunswick is considering the use of Québec ratings for french-language films and videos. The idea of adopting common legislation and a single Maritime **film classification** agency is under active study.

Cooperation between the **liquor commissions** offers the potential for cost savings to Maritimers. The agencies are negotiating on regional warehousing and bulk purchasing of imported products. In addition the Maritime corporations have established a common system for return of spirit and wine bottles.

2.2 Creating a competitive and entrepreneurial business climate

The private sector is the engine of economic growth. Government must work to create a climate for growth and opportunity. Work to improve the business climate is being addressed in eight ways:

- transportation regulation
- harmonized fuel tax collection
- export promotion
- tourism promotion
- investment
- using income tax as a development incentive
- cooperatives
- credit unions

Negotiations to reach uniform legislation on the **regulation of trucks and buses** has been difficult. However, the ministers are delighted to report that the transportation ministers have reached a consensus and will soon complete a memorandum of understanding leading to uniform legislation in 1993.

In 1974 the Maritime provinces began distributing **fuel tax** paid by commercial truckers on a miles-travelled basis. But with advances in technology and changes in legislation, jurisdictions in the United States are implementing a new system that makes reporting and collection even easier for truckers. Under the new system, truckers deal only with their "base jurisdiction". Paperwork is reduced for both truckers and government. Fuel permits issued by one jurisdiction are accepted automatically by other jurisdictions partnered in a fuel tax agreement.

Maritime officials have met with truckers and developed a draft fuel tax agreement. The ministers are pleased to report that the fuel tax agreement is acceptable in principle to the Maritime provinces and truckers. The provinces are in the final stages of consultation on the legal implications of the new regime. The agreement will require legislative changes, and drafting of those changes will soon begin. The new fuel tax agreement should be in place during the next sitting of the provincial legislatures.

The Maritime governments, with the input of the private sector, developed and are implementing a joint **export promotion** strategy. Highlights to date include joint promotion of 24 Atlantic Canadian companies at the Globe '92 Environmental Show in Vancouver; a joint mission to Mexico involving the environmental and engineering sectors; and joint fisheries promotion missions to the National Restaurant Show in Chicago and the Fish Exhibition in Germany. Initial discussions with ACOA are encouraging and the possibility of a multi-province/federal government trade agreement is growing.

The **tourism** industry in Atlantic Canada has a proven track record of cooperation dating back to the 1970s. Successful cooperative ventures include:

- co-operative advertising (ads in newspapers and magazines promoting the entire region)
- vacation package development (for example, Atlantic Canada Country Inns)
- Sea Sell (1987 to 1990 floating trade shows to the U.S.)
- Atlantic Canada Accommodations Grading Program (started as a pilot project in N.S., now involving all four provinces)
- export ready trade missions (Germany, England and the Netherlands since late 1990)

Perhaps more than any industry, tourism has proven itself to be a model for regional cooperation in Atlantic Canada. The ministers of tourism should be recognized for the leadership role they have played. In addition to the major cooperative ventures already in place, the departments are working on a number of exciting new opportunities for 1992 and beyond.

Cooperation in the area of **investment** has been difficult. The premiers, in *Challenge and Opportunity*, indicated that the provinces should work toward the harmonization of incentives and the elimination of provincial preference on incentive offers. While there is a general consensus that the provinces wish to avoid "bidding wars", the difficulty lies in separating normal competition from harmful competition. Provincial departments are committed to working through the difficulties and concrete progress is expected in the next 12 months.

The **taxation** environment is an important factor influencing private sector investment decisions. The Maritime provinces have among the highest rates of taxation in the country and particularly when compared with parts of the United States. The provincial departments of finance are looking into this matter.

The **cooperative means of ownership** holds significant potential for the Maritimes. Successful co-ops operate in all corners of the region. The four provincial ministers responsible for co-ops, in partnership with the Atlantic Council of Cooperatives and ACOA, are exploring a major program to encourage cooperative entrepreneurship. A detailed proposal is expected by autumn. Other topics under review include co-op eligibility for financial incentives and uniform legislation. The cooperative/credit union subject is under the management of a special public-private sector committee.

2.3 Increasing the self-reliance of businesses and individuals

If the Maritime economy is to become increasingly self-reliant, then individuals and businesses too must strive toward self-reliance. This goal is being addressed in eight ways:

- the availability of equity capital
- education, primary to twelve
- education, university and community college
- health
- social services
- science and technology
- agriculture
- fisheries

The need for investment and **equity capital** in the Maritimes is real and efforts to broaden the investment base have met with minimal success. Stock savings plans and government-sponsored venture capital funds have had little impact. The idea of a regional savings fund using, in part, public sector pension funds was proposed by Dr. McMillan. The departments of finance are studying this topic.

Like tourism, cooperation in **primary to twelve education** has a proven track record. Over the past ten years, the cooperative agenda has included: curriculum materials; research; joint purchasing and teacher in-servicing. An agency, the Maritime Provinces Education Foundation, was created in 1982 to facilitate cooperation under the leadership of the ministers and deputies of education. In response to the economic initiative the ministers approved this spring, six strategic goals and an aggressive 20-point action plan for cooperation. Work under way includes:

- development of a common curriculum for senior high physics
- a proposal for an ACOA/MPEF entrepreneurship/enterprise education program
- in-service programs for junior high science and math teachers
- review of the potential for joint purchasing and the participation of school boards in the procurement agreement

A detailed report on education cooperation will be released. The ministers of education should be commended for their impressive report and action plan to advance regional cooperation on primary to twelve education.

Cooperation at the **post-secondary education** level is also extensive. Over 250 programs are offered on a regional basis, and the provinces share a coordinating body, the Maritime Provinces Higher Education Commission. The Dalhousie medical and dental schools, the Maritime Forest Ranger School, the Atlantic Veterinary College and the Nova Scotia Agricultural College are examples of institutions that provide services uniquely for the region. The ministers have worked with the view of expanding formal cooperation into the area of community colleges. A

memorandum of understanding will be signed to improve access to community college programs and services by facilitating cooperation and exchange.

Both primary to twelve and post-secondary education are major themes of the second Forum of Maritime Cabinets, and will be discussed in workshop and plenary sessions.

The Atlantic ministers and departments of **health** have identified a number of opportunities for cooperation. Officials have been active on the short term items, including: bulk purchase and control of prescription drugs; a regional air ambulance service; and information-sharing on cost recovery from private insurers. The major challenge in the 1990's will be to meet health demands with ever-shrinking resources. Health is a major theme of the Forum, and will be discussed in workshop and plenary sessions.

The departments of **social services** are sharing information and recently convened a workshop on federal cost recovery.

The departments responsible for **science and technology** are working together more closely, on topics like National Science and Technology Week, information sharing and networks of centres of excellence.

The ministers of **agriculture** are leading the development of a strategic plan for agriculture. Departments are consulting extensively with all segments of the industry. A regional workshop is planned for late November to help define the regional plan. Additionally the departments are reviewing user fees, services to government and industry and interprovincial trade barriers. Action on many of these items is expected before year end.

The ministers of **fisheries** had, as their first task, to arrange for the portability of fishing boat loans. As noted earlier, that task is complete and the new regime is working well. The ministers and provincial loan boards should be commended for their efficient handling of this issue. The provinces no longer discriminate against buyers or investors from other provinces in the issuance of licenses or fees for fish plants and buyers. Work is under way to harmonize licenses and fees, to develop cooperative training programs, and to jointly promote Atlantic Canadian seafood.

2.4 Improving infrastructure

Infrastructure underpins potential economic growth. Exporters need efficient water, ground and air links to reach ever-expanding markets. Manufacturers need a stable and inexpensive supply of energy. More and more, business relies on modern communications and information about the land

and resources around them. The Maritime governments are examining infrastructure from five perspectives:

- electricity
- energy
- transportation
- communications
- geomatics

The three **electric utilities** are studying the future electricity needs of the region. The study will determine the benefits gained by the utilities planning on a regional basis rather than a provincial one.

The ministers responsible for **energy** produced a blueprint for cooperation on energy and their report will be made public. The ministers adopted seven strategic goals and a six-point action plan. Among the actions under way, the ministers are: developing a natural gas strategy; expanding research into the use of biomass materials; encouraging coal research; taking measures to improve energy efficiency; and drafting a regional emergency contingency plan. The ministers of energy should be commended for their progress to date and encouraged to move ahead with their action plan.

The federal and provincial governments share responsibility for **transportation** infrastructure. Improvements are key to the economic growth of the Maritimes. Each of the Maritime provinces often spend more per capita than any other province to build and maintain the highway network. Yet fully 75% of our primary highway network is deficient, compared with 38% nationally. The transportation departments have a solid record of cooperation in the past, but the ministers of transportation recognize the need to do more. Their report on opportunities for cooperation on transportation infrastructure will be released.

The Maritime provinces are fortunate to have a reliable and modern **communications** infrastructure. It has been built with the expressed view that governments and industry must work together. Cooperation among the Atlantic regions' telephone companies is extensive. Two cooperative initiatives alone have saved over $15 million by avoiding duplicate investment. A joint purchasing program has saved $1.4 million in the first two years of its operation. The telephone companies should be commended for their leadership through the Atlantic Provinces Telecommunications Council and for the cost savings that result. The ministers responsible for communications have worked together since 1972 on identifying and acting on common issues such as the proposed national telecommunications legislation, Bill C-62.

The Maritimes are a world class player in the **geomatics** industry – the collection and use of land and resource information. In response to the economic initiative, the region's private and public sector developed a "from-the-bottom-up" strategy to expand the sector substantially and quickly.

The geomatics strategy is a model for all three governments and every sector of the economy. The federal government, through ACOA, has committed $10 million to fund projects that will have a lasting impact on the industry. The Council of Maritime Premiers, through its Geomatics Board, has given the private sector the opportunity to bring forward ideas for the privatization of the Land Registration and Information Service. As a result, five expressions of interest have been received.

The Nova Scotia College of Geographic Sciences and The University of New Brunswick are developing a joint strategy for a Geomatics Continuing Education and Training Institute. The provincial governments and industry are developing a contracting-out strategy to make certain that opportunities for private sector growth are encouraged at every turn. The governments, industry, academic institutions and the Geomatics Board have provided a model of successful Maritime economic cooperation at its very best.

2.5 Establishing or maintaining high standards

Throughout the public consultations on the initiative many Maritimers stated that the drive toward integration must not be an excuse to adopt the lowest common denominator. Nowhere is this more important than in the areas of occupational health, safety and labour practices.

The ministers of labour are meeting to review the provincial **labour** environments, laws and regulations and will bring forward recommendations shortly.

2.6 Wisely using natural resources

The principles of sustainable development must guide the Maritimes as it moves toward greater economic self-reliance, prosperity and well-being. Protecting the rights and needs of future generations remains paramount.

Among the first items agreed by the provinces was the **Atlantic Environmental Accord**. Adopted last winter, the accord establishes: cooperation on environmental assessment, information and research, and in standards and procedures; and cooperative principles for environmental assessment, thereby creating common ground on public participation, scope of environmental review and inter-provincial cooperation. The ministers also undertook a comprehensive review of environmental legislation across the region, and determined that there are few areas of significant difference.

Part 3 Conclusions From Year One

The Maritime governments are cooperating more today than they were fourteen months ago. In some sectors, private/public sector partnerships have sprung up as a direct result of the economic initiative. Hundreds of people from across the region share in the success.

The 1990's remain a decade of profound change for the Maritimes. Not everyone appreciates the breadth of change facing the region. The governments must do more to let people know about both the challenges and the opportunities. Maritimers must focus on a positive vision for this region. They must not be afraid to aim high. But they must not underestimate the difficulty of the task.

> "...Old attitudes die hard. Old institutions live on. Mythologies become perpetuated. In fact, Maritime cooperation is a fragile instrument... political rhetoric cannot bring about real change. Citizens must be involved".
>
> - *Standing Up to the Future,* Dr. Charles McMillan

More than anything, the economic initiative is a prescription for change. We can learn a great deal from year one of the initiative as the provinces embark upon the second year of intensive Maritime economic cooperation. Key points include:

- the governments must continue to make progress toward achieving the goals of the initiative;
- uniform legislation, such as the *Maritime Economic Cooperation Act,* and those proposed for transportation, procurement and other areas, is key to making lasting change; and
- the private sector and general public must be involved in the initiative.

SCOPE OF THE MARITIME ECONOMIC INITIATIVE

Building a single Maritime market

- Regional procurement agreement
- Other public sector procurement
  (electric utilities, liquor corporations and MUSH)
- Bulk purchasing
- Employment mobility
- Sales tax simplification
- Corporate registration
- Securities administration
- Film classification
- Alcoholic beverages

Creating a competitive and entrepreneurial business climate

- Transportation regulation
- Fuel tax administration
- Export promotion
- Tourism promotion
- Investment
- Income tax as a development incentive
- Cooperatives
- Credit unions

Increasing the self-reliance of businesses and individuals

- Maritime savings development fund
- Education, primary to twelve
- Education, university and community college
- Health
- Social services
- Science and technology
- Agriculture
- Fisheries

Improving infrastructure

- Electricity
- Energy
- Transportation
- Communications
- Geomatics
- Government information technology resource sharing

Establishing or maintaining high standards

- Labour

Wisely using natural resources

- Environment

General

- Framework legislation

CHRONOLOGY OF THE MARITIME ECONOMIC INITIATIVE

- 1989, Dr. Charles McMillan studies major issues facing the Maritimes in the 1990s
- April 2, 1990, Maritime Procurement Agreement comes into effect
- 1990, Dr. McMillan's report *Standing Up to the Future: The Maritimes in the 1990s* is released. It recommends a new, cooperative, outward and future-oriented approach to economic development
- May, 1991, the Council of Maritime Premiers released *Challenge and Opportunity.* The premiers put forward their vision, principles and goals for a strong, integrated Maritime economy
- June, 1991, the first Forum of Maritime Cabinets, Moncton, New Brunswick. Premiers and their ministers meet to chart Maritime economic cooperation
- research, consultation and negotiation in 34 policy areas, including procurement, transportation, employment mobility and fishing boat loans
- public hearings undertaken by legislative committees in N.B. and P.E.I. and Voluntary Planning in N.S. All are supportive
- spring, 1992, the Maritime Economic Cooperation Act is passed by all three provincial legislatures; subsequently proclaimed

MARITIME ECONOMIC COOPERATION
Selected bibliography

PART I USING THIS BIBLIOGRAPHY

This bibliography represents only some of the material available which pertains to the Maritime economic initiative. Readers may also wish to refer to:

- Bibliography on Regional Cooperation
- Bibliography on Maritime Regionalism and Multi-Government Partnerships

Both of these are available from the Council Secretariat.

Please note that Council is not the distributor of this material other than that authorized by the CMP.

PART II SELECTED BIBLIOGRAPHY

Atlantic Canada Opportunities Agency, *Stimulating the Use of Private Sector Venture Capital Financing in Atlantic Canada*, Moncton Consulting Services Ltd., February 26, 1991.

Atlantic Entrepreneurial Institute, *Small Business in Atlantic Canada - Report of the 1990 Survey of the AEI Small Business Panel*, 1991.

Atlantic Provinces Economic Council, *Atlantic Canada Today*, Halifax 1987.

——, *Atlantic Development Strategies and Prospects for the 1990s*, discussion paper prepared for the annual APEC conference, October 29-30, 1990.

——, *Atlantic Economic Cooperation: An Exploration of the Concept, its Benefits, and Costs*, a background paper prepared for the 1991 annual conference of APEC, June 10-11, 1991.

——, *Atlantic Economic Cooperation: Is There Any Alternative?*, papers from the annual APEC conference, June 10-11, 1991.

——, *Atlantic Report*, "Interprovincial Barriers to Trade and Shared Infrastructure: Two Aspects of Atlantic Economic Integration," vol. XXVI, no. 2, pp. 3-9, July 1991.

——, *Strategies and Options for the Atlantic Economy in the 1990s*, papers from the annual APEC conference, October 29-30, 1990.

——, *The Scope and Implications of Non-Tariff Barriers to Interprovincial Trade and Mobility as They Affect the Maritime Provinces*, prepared for the Council of Maritime Premiers, December 1980.

——, *Atlantic Economic Cooperation Status Report*, 4 June 1992, Atlantic Provinces Economic Council

Bradfield, Michael, *Maritime Economic Union: Sounding Brass and Tinkling Symbolism*, Canadian Centre for Policy Alternatives, October 1991.

Conseil des Premiers ministres des Maritimes, *Défi et perspectives*, un document de travail sur l'intégration économique des Maritimes, mai 1991.

Council of Maritime Premiers, *Challenge and Opportunity*, a discussion paper on Maritime economic integration, May 1991.

Final Report of the N.B. Select Committee on Maritime Economic Union, May 12, 1992.

Government of New Brunswick, *Toward 2000 - An Economic Development Strategy for New Brunswick.*

Government of Newfoundland and Labrador, *A Consultation Paper on a Strategic Economic Plan for Newfoundland and Labrador*, September 1991.

Hartling Phil, *Federal Expenditures as a Tool for Regional Development*, (update of a 1983 version by Glenna Jenkins), Council of Maritime Premiers, Halifax, 1990.

Legislative Assembly of Prince Edward Island, *Report of the Special Committee on Maritime Economic Integration*, January 1992.

McMillan, Dr. Charles J., *Standing Up to the Future: The Maritimes in the 1990s*, Council of Maritime Premiers, December 1990.

——, *Pour faire face à l'avenir : les Maritimes dans les années 90*, Conseil des Premiers ministres des Maritimes, décembre 1990.

Le Mouvement Coopératif Acadien, *L'Intégration économique des Maritimes et le mouvement cooperatif acadien*, un document de travail, mars 1992.

Savoie, Donald, *Building an Island Economy: Strengths, Opportunities and Challenges*, January 1992.

Voluntary Planning, *Creating Our Own Future - A Nova Scotia Economic Strategy*, November 1991.

——, *Our Province, Our Future, Our Choice - A Consultation Paper for Nova Scotia Economic Strategy*, March 1991.

——, *Report on the Public Consultation Process - Encounter on the Nova Scotia Economy*, May 22-30, 1991.

——, *Report of the N. S. Consultations on Maritime Economic Cooperation*, Parts 1 and 2, June 5, 1992.

PART III DEPARTMENTAL REPORTS ON THE ECONOMIC INITIATIVE

A number of Maritime line agencies have prepared reports on aspects of the economic cooperation agenda.

JUNE, 1991

- Removing the Barriers: Employment Mobility
- Economic Integration of Maritime Agriculture
- Maritime Provinces Securities Regulation
- Improving Technological Innovation and Diffusion
- Government Procurement and Contracting
- Transportation Regulation

JANUARY, 1992

- Maritime Geomatics Strategy, Final Report

MARCH, 1992

- Annual Report, Maritime Procurement Review Committee

Over 50% recycled paper including 10% post-consumer fibre.
Plus de 50 p. 100 de papier recyclé dont 10 p. 100 de fibres post-consommation.

∞-An official mark of Environment Canada.
∞-marque officielle d'Environnement Canada.

Over 50% recycled paper including 10% post-consumer fibre.
Plus de 50 p. 100 de papier recyclé dont 10 p. 100 de fibres post-consommation.

∞-An official mark of Environment Canada.
∞-marque officielle d'Environnement Canada.

Maritime Economic Initiative

Initiative économique des Maritimes

challenge and opportunity/défi et perspectives

RAPPORT DE LA PREMIÈRE ANNÉE

L'INITIATIVE ÉCONOMIQUE DES MARITIMES

Août 1992

L'hon. Edmond Blanchard
L'hon. Thomas McInnis
L'hon. Robert Morrissey

Comité des ministres sur
la coopération économique

«... la croissance des Maritimes au cours du prochain siècle doit être profondément enracinée dans toutes nos communautés et fondée sur nos propres ressources, nos propres gens, nos propres compétences et, par-dessus tout, nos propres valeurs; mais nous sommes également convaincus de la nécessité de construire de nouveaux ponts pour la coopération et d'établir de nouveaux partenariats.»

– Extrait traduit de «People First», un mémoire sur l'initiative économique des Maritimes présenté par les conseils provinciaux des Maritimes de la Fédération canadienne du Travail en février 1992.

RAPPORT DE LA PREMIÈRE ANNÉE
L'initiative économique des Maritimes

Août 1992

On peut obtenir une copie de ce rapport en s'adressant au :

Conseil des premiers ministres des Maritimes
C.P. 2044
Halifax (N.-É.)
B3J 2Z1

ISBN 0-920925-11-1

RAPPORT DE LA PREMIÈRE ANNÉE
RÉSUMÉ

Il y a dix-huit mois, les Maritimes sont entrées dans une nouvelle ère de coopération économique. Depuis, les mesures suivantes ont été prises :

- les provinces ont imposé un moratoire sur les nouveaux obstacles aux échanges commerciaux;
- les premiers ministres ont publié «Défi et perspectives», un document de travail sur l'initiative économique;
- les trois conseils exécutifs se sont rencontrés pour la première fois;
- des comités des assemblées législatives du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi qu'un groupe consultatif du secteur privé de la Nouvelle-Écosse ont recueilli les opinions des résidents des Maritimes sur le projet;
- les gouvernements ont adopté un texte législatif uniforme, la *Loi sur la coopération économique des Maritimes*, en vue de guider le projet de l'initiative économique;
- on a entrepris, dans le secteur privé, d'importantes recherches, discussions et mesures en tenant compte de la vision et des objectifs de l'initiative économique;
- la coopération entre les Maritimes et Terre-Neuve a augmenté considérablement;
- on a examiné les possibilités de coopération dans trente-quatre secteurs d'activité et on a agi en conséquence.

Dans «Défi et perspectives», les premiers ministres incitent les gens des Maritimes «à jouer un rôle dans la préparation de leur avenir». Un grand nombre d'entre eux ont répondu à cet appel. Nous sommes reconnaissants aux personnes et aux organismes qui ont participé aux séances de consultation publique tenues dans les trois provinces, de même qu'à ceux qui ont écrit aux gouvernements ou au CPMM à ce sujet.

Nous sommes particulièrement heureux de la réponse des groupes de professionnels autoréglementés à l'appel des premiers ministres sur la mobilité en matière d'emploi. Dans les secteurs où il existe encore des barrières, les groupes de professionnels sont vivement intéressés à faire tomber ces barrières.

Le présent rapport fait ressortir les progrès accomplis en vue de l'initiative économique des Maritimes. Il est impossible de rendre compte de tous les travaux entrepris dans les secteurs public et privé. De plus, une grande partie des travaux en cours auront d'importantes répercussions à long terme ou se poursuivront indéfiniment. Parmi les principales ré. 'sations dans les derniers quatorze mois, on trouve les suivantes :

- extension du protocole d'entente sur les marchés publics aux entreprises productrices d'électricité et aux sociétés des alcools;
- achats en gros des trois gouvernements;
- transférabilité des prêts pour les bateaux de pêche;
- coopération intensive dans le secteur du tourisme, particulièrement pour les campagnes publicitaires, les forfaits et les missions commerciales;
- promotion commune des exportations;
- collaboration dans le domaine de l'éducation, notamment dans la mise au point de programmes d'études et de matériel pédagogique pour la première à la douzième année;
- adoption d'une stratégie régionale des secteurs privé et public relativement à la géomatique;
- mise en oeuvre d'une entente sur l'environnement pour la région de l'Atlantique.

Les gouvernements des Maritimes coopèrent davantage aujourd'hui qu'ils ne le faisaient il y a quatorze mois. De réels progrès ont été accomplis. Des centaines de personnes de tous les coins de la région ont contribué à ce succès.

Cependant, il reste beaucoup de chemin à parcourir. Il nous faudra encore beaucoup de temps pour relever les défis décrits par Charles McMillan dans son rapport «Pour faire face à l'avenir: les Maritimes dans les années 1990» et par les premiers ministres dans «Défi et perspectives».

Il faut que les changements s'inspirent d'une vision positive d'autosuffisance, de prospérité et de bien-être économique, de même que des principes et des objectifs de la *Loi sur la coopération économique des Maritimes.*

RAPPORT DE LA PREMIÈRE ANNÉE L'INITIATIVE ÉCONOMIQUE DES MARITIMES

TABLE DES MATIÈRES

Résumé

PARTIE 1 APERÇU GÉNÉRAL 1

1.1 Introduction 1
1.2 Motifs de la coopération 1
1.3 Changer les règles : *Loi sur la coopération économique des Maritimes* 2
1.4 Définition du projet 3
1.5 Respect de l'opinion des résidents des Maritimes 3
1.6 Exécution du projet 5
1.7 Rôle de Terre-Neuve, du Québec et du gouvernement fédéral 5

PARTIE 2 EN VUE D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS 6

2.1 Établir un marché unique des Maritimes 6
2.2 Créer un milieu d'affaires favorisant la concurrence et l'esprit d'entreprise 10
2.3 Accroître l'autosuffisance des particuliers et des entreprises 12
2.4 Améliorer l'infrastructure 14
2.5 Établir ou maintenir des normes élevées 16
2.6 Garantir une utilisation avisée des ressources naturelles 16

PARTIE 3 CONCLUSIONS AU TERME DE LA PREMIÈRE ANNÉE 17

ANNEXES

1. Portée du projet 20
2. Historique de l'initiative économique 22
3. Bibliographie sélective 23

RAPPORT DE LA PREMIÈRE ANNÉE L'INITIATIVE ÉCONOMIQUE DES MARITIMES

Partie 1 Aperçu Général

1.1 Introduction

En mars 1991, le Conseil des premiers ministres des Maritimes s'est réuni à Woodstock, au Nouveau-Brunswick. À cette réunion, les premiers ministres ont convenu :

- de rédiger et de publier un document de travail sur l'intégration économique des Maritimes;
- d'imposer un moratoire sur tout nouvel obstacle aux échanges commerciaux entre les provinces;
- de cerner et d'exploiter les possibilités d'accroître la coopération économique;
- de tenir un premier forum des cabinets des Maritimes.

«Défi et perspectives» présente la vision, les principes de base et les objectifs stratégiques qu'il faut poursuivre pour avoir une économie forte et intégrée dans les Maritimes. En juin 1991, les trois cabinets se sont réunis au Forum de Moncton en vue de décider de la forme et du contenu du programme de coopération économique.

Le présent rapport souligne les travaux accomplis depuis juin dernier. Il fait état des résultats impressionnants obtenus au cours de la période de collaboration la plus intense dans l'histoire des Maritimes.

1.2 Motifs de la coopération

En 1988, les premiers ministres ont chargé le professeur Charles McMillan d'étudier les problèmes auxquels la région devra faire face dans les années 90. Dans son rapport «Pour faire face à l'avenir», M. McMillan fait ressortir les défis à relever : la diminution des paiements de transfert du fédéral en dépit d'une forte dépendance envers le gouvernement; une évolution rapide de la technologie dans une région souvent peu disposée à accepter les changements; la concurrence mondiale par opposition à de faibles antécédents d'exportation de produits à valeur ajoutée; des fluctuations dans la population entraînant de

nouvelles demandes de services du gouvernement; un manque traditionnel de capitaux propres et une crainte du risque qui contribuent à renforcer le statut quo.

M. McMillan a recommandé que les Maritimes adoptent une nouvelle stratégie fondée sur l'élimination des barrières commerciales, sur de nouveaux investissements et sur une ouverture à l'extérieur.

Il appartient à toute la population des Maritimes de relever les défis décrits par M. McMillan. Les premiers ministres ont proposé que ces défis soient considérés plutôt comme des occasions à saisir au moyen d'un programme dynamique axé sur la coopération et des changements.

1.3 Changer les règles : *Loi sur la coopération économique des Maritimes*

Ce printemps, les assemblées législatives des Maritimes ont adopté (et, par la suite, ont proclamé) un projet de loi uniforme devant servir de cadre à l'initiative économique. La *Loi sur la coopération économique des Maritimes* énonce clairement et de façon unique les objectifs communs des gouvernements. Il s'agit de la première loi uniforme adoptée depuis celle créant la Commission de l'enseignement supérieur des provinces maritimes, en 1973.

La vision commune décrite dans la loi guidera les efforts de coopération dans l'avenir. La vision comporte trois éléments :

- l'autosuffisance économique de la région,
- une coopération économique plus étroite entre les gouvernements,
- le bien-être et la prospérité de la population.

Cinq principes sous-tendent le programme de coopération. La compétence de chaque gouvernement et législature sera maintenue. Les gouvernements protégeront les droits de tous les résidants des provinces maritimes de participer pleinement à la vie économique sans distinction de langue ou de lieu géographique conformément à la *Loi sur les droits de la personne*. Ils protégeront et mettront en valeur les droits linguistiques et les identités culturelles. Ils suivront les principes de développement durable et travailleront ensemble pour un Canada fort et uni.

Sept objectifs stratégiques ont été adoptés. Les objectifs orienteront le programme vers des fins utiles, aideront à mesurer les progrès accomplis et permettront d'établir un ordre de priorités. Quatre de ces objectifs portent sur des mesures à prendre :

- établir un marché unique des Maritimes,
- créer un milieu des affaires favorisant la concurrence et l'esprit d'entreprise,
- accroître l'autosuffisance des particuliers et des entreprises,
- améliorer l'infrastructure.

Deux objectifs sont qualitatifs :

- établir ou maintenir des normes élevées,
- garantir une utilisation avisée des ressources naturelles.

Un objectif a une portée générale :

- prendre toutes les autres mesures nécessaires pour réaliser la vision.

1.4 Définition du projet

Le projet de l'initiative économique comporte trois volets :

- un cadre visant à orienter la coopération entre les gouvernements et à améliorer l'économie des Maritimes;

- des changements aux politiques gouvernementales et de nouvelles mesures permettant d'atteindre les sept objectifs stratégiques communs;

- un défi à tous les résidants des provinces maritimes de participer pleinement à une économie régionale forte et intégrée.

Depuis le premier forum, les gouvernements ont oeuvré dans 34 secteurs d'activité. Ils se sont penchés sur l'efficacité des gouvernements, le climat des affaires, l'infrastructure, la promotion et les ressources naturelles. L'annexe 1 fournit une liste des travaux en cours. Cette liste ne donne qu'un aperçu très sommaire des activités entreprises. Par exemple, pour l'un des trente-quatre secteurs, les ministres de l'éducation ont adopté six objectifs stratégiques et un plan d'action en vingt points afin de répondre à la demande du Conseil.

1.5 Respect de l'opinion des résidants des Maritimes

Chaque province et plusieurs organismes ont mis en place des mécanismes permettant d'obtenir l'opinion du public sur l'initiative économique et de recueillir des idées en matière de coopération.

Le Comité spécial du Nouveau-Brunswick sur l'initiative économique des Maritimes a appuyé vivement la vision et les objectifs de l'initiative économique. Les quatre partis politiques étaient d'accord avec les conclusions du comité, qui était présidé par le député James Lockyer. Le Comité a entendu trente-cinq mémoires et exposés présentés par le mouvement syndical, le milieu des affaires, des groupes de professionnels et de gens de métiers et autres. La plupart des mémoires étaient en faveur de l'initiative économique. Les francophones du Nouveau-Brunswick n'étaient pas tous du même avis. Le Conseil économique du Nouveau-Brunswick appuyait l'initiative économique tandis que la Société des Acadiens et des Acadiennes du Nouveau-Brunswick s'y opposait. Cependant,

ces deux groupes ont souligné l'importance de prendre des mesures afin de protéger et de faire valoir les droits linguistiques et l'identité culturelle des francophones si on décidait de donner suite au projet de l'initiative économique.

Dans «Creating Our Own Future», le plan d'action pour l'économie de la Nouvelle-Écosse présenté par le Voluntary Planning Board de cette province, on encourage le gouvernement à aller rapidement de l'avant avec le programme de coopération économique. Cet organisme se compose de bénévoles qui représentent l'industrie primaire, les entreprises privées et les travailleurs. Il a également organisé un atelier sur l'initiative économique des Maritimes. Il a fait état au gouvernement du point de vue d'environ 90 groupes qui participaient à cet atelier. La plupart de ceux-ci ont appuyé l'initiative économique.

À l'Île-du-Prince-Édouard, trente-neuf groupes de recherche, associations syndicales et professionnelles et organismes représentant des industries ont présenté des mémoires au Comité spécial de l'Assemblée législative sur l'intégration économique des Maritimes. Le rapport de ce comité, présidé par le député Peter Doucette, recommandait unanimement une plus grande coopération, de même que d'autres stratégies économiques pour le gouvernement provincial.

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, le Conseil économique du Nouveau-Brunswick et d'éminents chercheurs effectuent actuellement d'importantes études sur les possibilités d'accroître la coopération entre les provinces.

Afin de stimuler davantage le débat chez les francophones des Maritimes, le Conseil des premiers ministres des Maritimes appuie la tenue, en octobre, d'une importante conférence organisée par la Société Nationale de l'Acadie.

La vision et les objectifs de l'initiative économique ont été appuyés par d'autres groupes, comme le Conseil des hôpitaux d'enseignement, l'Association des comptables généraux licenciés de l'Atlantique, le mouvement des coopératives et caisses populaires, la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique, les associations de construction dans les Maritimes, les commissions de certification professionnelle de l'Atlantique, les compagnies de téléphone de la région et les conseils provinciaux des Maritimes de la Fédération canadienne du travail. En fait, un grand nombre d'entre eux sont allés plus loin en tenant des conférences, en faisant des déclarations publiques sur l'intégration économique et en prenant des mesures à l'échelle régionale.

Les groupes autoréglementés se sont intéressés vivement à la mobilité en matière d'emploi. Ils ont élaboré des plans d'action en vue d'éliminer les barrières et ont appuyé le projet global de l'initiative économique.

1.6 Exécution du projet

Les résidants des provinces maritimes se font entendre par l'entremise de nombreux groupes et il faut accorder aux particuliers des différents coins de la région le mérite d'avoir accompli d'énormes progrès jusqu'à présent.

La plupart des travaux en vue de l'initiative économique ont été effectués par des centaines de personnes à l'intérieur et à l'extérieur des trois gouvernements. Les ministres responsables, tout comme le secteur privé, ont joué un rôle de chef de file. Les fonctionnaires des quatre provinces ont travaillé dur afin de répondre aux demandes et nous tenons à souligner leurs efforts et à les remercier. La majorité des travaux ont été terminés sans qu'il soit nécessaire d'affecter de nouvelles ressources.

Le Comité de révision des marchés publics des Maritimes, sous la présidence de M. George Wright, a joué un rôle essentielle dans l'élimination des obstacles en matière d'appels d'offres des gouvernements. Des entreprises de toute la région soumissionnent les contrats d'achats de biens, de services et d'immobilisations. Le Comité a reçu et étudié les plaintes et, dans plusieurs cas, il a apporté des changements afin d'accroître l'accès au processus d'appel d'offres. Un nouveau tableau d'affichage électronique fournit aux entreprises un meilleur accès à l'information sur les appels d'offres.

En juin 1991, les premiers ministres ont nommé un comité de ministres chargé de diriger le projet. Ce comité bénéficie des services de représentants des provinces et du Secrétariat du CPMM. Les ministres se sont réunis à cinq reprises alors que les autres représentants ont tenu quatorze rencontres. Au cours de l'année, l'initiative économique a dominé l'ordre du jour des réunions du Conseil des premiers ministres des Maritimes, qui a reçu régulièrement des rapports sur l'état d'avancement des travaux.

1.7 Rôle de Terre-Neuve, du Québec et du gouvernement fédéral

Dans «Défi et perspectives», les premiers ministres se sont engagés à travailler ensemble en vue d'accroître la coopération avec Terre-Neuve, le Québec et le gouvernement fédéral.

Les liens entre Terre-Neuve et les Maritimes sont plus forts que jamais. Des représentants de Terre-Neuve assistent à titre d'observateurs à la plupart des activités de coopération et participent activement à de nombreux travaux importants, qui ont trait, entre autres, à la santé, aux valeurs mobilières et au tourisme. Le protocole d'entente de l'Atlantique proposé sur les marchés publics est un autre signe que des liens plus étroits unissent les quatre gouvernements.

Tout comme le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et le Conseil économique du Nouveau-Brunswick, le Conseil des premiers ministres des Maritimes appuie une recherche portant sur les échanges commerciaux entre la région et le Québec.

Le gouvernement fédéral, par l'entremise de l'APÉCA, contribue au projet de l'initiative économique. Grâce à l'aide de l'APÉCA, d'importants travaux de coopération ont pu être entrepris dans les secteurs du tourisme, de la géomatique, de l'éducation ainsi que des coopératives et des caisses populaires.

Partie 2 En Vue D'Atteindre Les Objectifs

Au cours des quatorze derniers mois, les Maritimes ont accompli des progrès en vue d'atteindre les objectifs fixés. Bien qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir, les ministres, les fonctionnaires et les résidants des provinces maritimes peuvent être fiers de l'esprit de coopération et de la portée des efforts déployés durant la première année du projet.

2.1 Établir un marché unique des Maritimes

Dans tous les pays du monde, y compris le Canada, on élimine les obstacles aux échanges commerciaux. L'un des principaux objectifs de l'initiative économique consiste à supprimer les barrières qui nuisent à la mobilité des personnes, des biens, des services et des capitaux afin d'établir un marché unique des Maritimes. Les gouvernements des provinces maritimes se sont penchés sur la question dans neuf différents secteurs :

- l'entente régionale sur les marchés publics,
- les achats groupés,
- les plans d'action portant sur la mobilité en matière d'emploi,
- la simplification des taxes de vente,
- l'étude d'un seul service d'enregistrement des sociétés,
- l'étude d'une seule commission des valeurs mobilières,
- la transférabilité des prêts pour les bateaux de pêche,
- l'étude d'un seul système de cote des films,
- les achats groupés / l'entreposage régional des alcools.

La barrière la plus importante en matière de commerce interprovincial a trait aux **achats publics**. En 1989, le Conseil des premiers ministres des Maritimes a fait le premier pas en vue d'ouvrir les appels d'offres à toutes les entreprises des trois provinces. Les premiers ministres ont négocié le Protocole d'entente des Maritimes sur les marchés publics, qui est entré en vigueur le 2 avril 1990. Il s'agissait là d'une étape importante pour les raisons suivantes :

- Les politiques de préférence locale empêchaient la libre concurrence des entreprises, ce qui signifie que les gouvernements n'obtenaient pas toujours le meilleur rendement de leurs investissements de fonds publics;
- En permettant à toute entreprise des Maritimes de participer aux appels d'offres, on attribue les marchés publics uniquement en fonction du prix et de la qualité des produits sans distinction de l'endroit où l'entrepreneur est établi;

- Ce nouveau processus d'appels d'offres favorise l'efficacité et les économies d'échelle dans le secteur privé;
- Le protocole d'entente assure aux entreprises des Maritimes un accès aux marchés publics qui est égal ou supérieur à celui accordé aux entreprises américaines en vertu de l'Accord de libre-échange.

En vertu du protocole d'entente, toutes les entreprises des Maritimes peuvent soumissionner pour les achats de biens de plus de 25 000 $, de services de plus de 50 000 $ et d'immobilisations de plus de 100 000 $. Les trois provinces sont libres d'appuyer, aux fins de développement économique, une entreprise de fabrication ou de services qui présente une soumission pour la première fois. Toutefois, il faut le préciser dans l'appel d'offres et n'accorder cette préférence que pour trois ans.

Le comité de révision de l'entente des maritimes sur les marchés publics vérifie le respect des conditions du protocole d'entente et règle les différends. Toutes les décisions du comité sont rendues publiques. Le comité se compose de deux représentants de chaque gouvernement, plus un président et un vice-président du secteur privé qui sont nommés par le CPMM. Le comité relève directement du CPMM et son rapport annuel est déposé devant les trois assemblées législatives.

Le Protocole d'entente sur les marchés publics contribue à renforcer le secteur privé des Maritimes. Il s'agit de l'entente la plus complète en la matière de tout le Canada et elle donne de bons résultats.

Des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard construisent des routes en Nouvelle-Écosse. Des entreprises du Nouveau-Brunswick construisent des écoles à l'Île-du-Prince-Édouard. Une entreprise de la Nouvelle-Écosse fabrique des plaques d'immatriculation pour le Nouveau-Brunswick. Ce ne sont là que quelques exemples illustrant le succès de l'entente.

Le protocole d'entente sur les marchés publics s'applique à tous les ministères gouvernementaux aux trois sociétés des alcools, à Énergie NB et à Nova Scotia Power Inc. Maritime Electric, de l'Île-du-Prince-Édouard, a adhéré à l'entente de plein gré.

En octobre dernier, le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador a accepté en principe de faire partie de l'entente. Cela porte à 2 milliards de dollars la valeur des contrats d'achats publics qui sont consentis aux entreprises de l'Atlantique.

Il reste à inclure dans l'entente les municipalités, les universités, les conseils scolaires et les hôpitaux. Les négociations à cet effet se poursuivent et on enregistre des progrès dans certains secteurs. Le Comité des ministres espère qu'une partie des municipalités, universités, conseils scolaires et hôpitaux participeront à l'entente dès 1992-1993.

Les gouvernements lancent aussi des **appels d'offres communs** lorsqu'il est possible d'harmoniser les spécifications et de réaliser des économies. Les organismes d'achat ont fait savoir que plusieurs appels d'offres ont été négociés en vue de l'achat en commun :

- de tuyaux d'arrosage,
- de perles de verre servant au marquage des routes,
- de papier à photocopie,
- de services de messagers.

On prévoit que ces appels d'offres communs permettront de réaliser des économies de 500 000 $. Les organismes d'achat continuent de chercher des occasions d'économiser au moyen d'achats en gros. Les ministères des transports travaillent ensemble à l'uniformisation des spécifications pour faciliter le lancement d'appels d'offres communs.

L'un des principaux avantages découlant d'un marché unique réside dans **la mobilité en matière d'emploi**. Trente-trois groupes de professionnels ont répondu à l'appel lancé dans «Défi et perspectives». Le Comité des ministres a rencontré plusieurs de ces groupes au cours d'une séance de consultation spéciale tenue plus tôt cette année. Plusieurs groupes ont présenté des mémoires aux divers comités provinciaux chargés d'étudier le projet de l'initiative économique. Un rapport sur l'état d'avancement des travaux a été publié.

Les commissions de certification professionnelle ont entrepris une démarche semblable. L'initiative concernant la mobilité en matière d'emploi est très spéciale, car elle fait participer à la réalisation des objectifs de l'initiative économique tous les résidants des Maritimes quelle que soit leur occupation. Nous tenons à souligner le rôle remarquable de chef de file qu'ont joué les groupes de professionnels et les commissions de certification professionnelle.

Les commissaires de l'impôt provincial s'emploient à **uniformiser l'application des taxes de vente**, dans les Maritimes. Ils ont procédé à l'étude des lois, règlements et interprétations concernant les taxes de vente et ont convenu d'une application uniforme dans plusieurs secteurs, y inclus :

- l'hébergement,
- l'imposition des taxes aux personnes handicapées,
- l'asphalte et le béton prémélangé,
- les fournitures scolaires.

Chacune des provinces a apporté ou prévoit apporter les changements nécessaires aux lois et règlements afin d'appliquer les nouvelles règles convenues.

Les commissaires de l'impôt provincial sont en train de cerner de nouvelles possibilités d'uniformisation dans quinze autres secteurs, y compris :

- les ordinateurs et les logiciels,
- les entrepreneurs,
- la fabrication,
- les services taxables.

Le Forum de Moncton a convenu d'adopter un **système d'enregistrement automatique des entreprises**. Il s'agissait tout simplement d'exempter les entreprises de l'enregistrement si elles étaient déjà enregistrées dans une autre province des Maritimes. Les responsables de l'enregistrement ont été chargés d'élaborer un plan en vue de mettre en place un tel système. Plusieurs propositions ont été étudiées, mais les provinces se préoccupent de la perte de recettes possible associée à certaines de ces propositions. Les négociations se poursuivent.

Les participants au premier Forum ont également accepté en principe **l'adoption d'une loi uniforme** régissant les valeurs mobilières et l'établissement d'une seule commission des valeurs pour la région. Des fonctionnaires ont été chargés d'étudier la question et de formuler des recommandations. Par la suite, la province de Terre-Neuve et du Labrador a décidé de prendre part aux négociations, qui se poursuivent.

Auparavant, les pêcheurs qui obtenaient un **prêt** d'une province **pour la construction de bateaux de pêche** devaient faire construire le bateau dans la province où ils avaient obtenu le prêt. Une telle règle nuisait à la concurrence entre les chantiers navals dans la région et entraînait des coûts plus élevés pour les pêcheurs et les contribuables. Il s'agit de l'une des premières barrières à tomber. Maintenant, les pêcheurs qui reçoivent un prêt de l'un des gouvernements des provinces maritimes peut faire construire le bateau dans tout chantier approuvé de la région.

Chaque province exige que les films et vidéos soient cotés de manière à limiter l'accès à chacune des productions avant qu'elles ne soient montrées au public ou diffusées. Actuellement, bien que chaque province doit le faire, seule la Nouvelle-Écosse attribue une cote aux films et vidéos. Le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard acceptent la cote attribuée par la Nouvelle-Écosse. De plus, le Nouveau-Brunswick considère l'utilisation des cotes données par le Québec pour les films et vidéos en français. On étudie actuellement la possibilité d'adopter une législation commune et d'établir un seul bureau de **cote des films** pour les Maritimes.

Une coopération entre les **sociétés des alcools** offre la possibilité de réaliser des économies. Les sociétés sont à négocier l'établissement d'un entrepôt régional et l'achat en gros de produits importés. En outre, les sociétés des alcools des Maritimes ont établi un système commun pour la reprise des bouteilles consignées.

2.2 Créer un milieu d'affaires favorisant la concurrence et l'esprit d'entreprise

Le secteur privé est la force motrice de la croissance économique. Le gouvernement doit veiller à créer un climat favorable à la croissance et à la poursuite de possibilités. Pour ce faire, des travaux ont été entrepris dans les huit secteurs suivants :

- réglementation des transports,
- uniformisation de la taxe sur le carburant,
- promotion des exportations,
- promotion du tourisme,
- investissements,
- utilisation de l'impôt sur le revenu comme stimulant au développement,
- coopératives,
- caisses populaires.

Les négociations visant l'adoption d'une **législation uniforme régissant les transports par camion et autocar** ont été difficiles. Toutefois, les ministres sont heureux d'annoncer que les ministres des transports sont tombés d'accord et vont compléter un protocole d'entente bientôt menant à l'adoption d'une législation uniforme en 1993.

En 1974, les provinces maritimes ont commencé à répartir la **taxe sur le carburant** payée par les camionneurs commerciaux au prorata de la distance parcourue. Cependant, en raison des progrès technologiques et des changements apportés à la législation, certains États américains mettent en place un nouveau système qui facilitera encore plus pour les camionneurs l'établissement de rapports et le versement de la taxe. En vertu du nouveau système, les camionneurs traitent uniquement avec le territoire délivrant le permis. Ainsi, les camionneurs et le gouvernement ont beaucoup moins de formalités à remplir. Les permis d'acheteur - taxe sur le carburant, délivrés par un territoire sont automatiquement acceptés par les autres territoires signataires d'une entente relative à la taxe sur le carburant.

Les fonctionnaires des gouvernements des Maritimes ont rencontré les camionneurs et ébauché une entente relative à la taxe sur le carburant. Les ministres sont heureux d'annoncer que l'entente relative à la taxe sur le carburant est en principe acceptable pour les camionneurs et les provinces maritimes. Les provinces en sont aux dernières étapes de la consultation sur les incidences juridiques du nouveau régime. L'entente nécessitera l'apport de modifications à la législation et on entreprendra sous peu la rédaction d'un projet de loi. La nouvelle entente relative à la taxe sur le carburant doit être adoptée à la prochaine session des assemblées législatives provinciales.

Les gouvernements des Maritimes, avec la participation du secteur privé, ont élaboré une stratégie commune de **promotion des exportations** qu'ils mettent

actuellement en oeuvre. Parmi les principales activités, on trouve la promotion commune de vingt-quatre entreprises de l'Atlantique à l'occasion du Globe '92 Environmental Show, à Vancouver; la collaboration à une mission au Mexique pour les secteurs de l'environnement et du génie; des missions commerciales organisées conjointement pour la promotion des produits de la pêche au National Restaurant Show, a Chicago, et à la Fish Exhibition, en Allemagne. Les premières discussions avec l'APÉCA sont encourageantes et l'adoption d'une stratégie multilatérale commerciale des gouvernements fédéral et provinciaux devient de plus en plus possible.

L'industrie **touristique** dans l'Atlantique est un excellent exemple de coopération depuis les années 70. Voici des exemples de réussite :

- Campagnes publicitaires en coopération (annonces dans les journaux et les revues faisant valoir toute la région);
- Forfaits-vacances (par exemple dans les auberges de l'Atlantique);
- Sea Sell (de 1987 à 1990, expositions flottantes aux États-Unis);
- Programme d'évaluation des établissements d'hébergement de l'Atlantique (projet pilote au début pour la Nouvelle-Écosse adopté maintenant dans les quatre provinces);
- Missions commerciales pour des produits destinés à l'exportation (en Allemagne, en Angleterre et aux Pays-Bas depuis la fin de 1990).

Peut-être plus que toute autre industrie, le tourisme a été un modèle de coopération régionale dans l'Atlantique. Il importe de souligner le rôle clé joué par les ministres du tourisme. Outre les importants mécanismes de coopération déjà en place, les ministères travaillent à un certain nombre de nouveaux projets fort intéressants pour 1992 et les années à venir.

En ce qui concerne les **investissements**, la coopération a été difficile. Dans «Défi et perspectives», les premiers ministres ont déclaré que les provinces devaient harmoniser les mesures incitatives à l'investissement et éliminer la préférence provinciale au profit de mesures d'incitation à l'investissement. Les provinces acceptent en général qu'il faut éviter la «guerre des soumissions», mais elles ont de la difficulté à distinguer une concurrence normale d'une concurrence nuisible. Les ministères provinciaux sont disposés à travailler ensemble en vue de résoudre les difficultés, et l'on prévoit la prise de mesures concrètes d'ici douze mois.

Le **régime d'imposition et de taxation** est un facteur important qui influe sur les décisions d'investir dans le secteur privé. Les Maritimes se classent parmi les provinces ayant les taux de taxation les plus élevés au pays, surtout en comparaison avec leurs voisins aux États-Unis. Les ministères provinciaux des finances étudient actuellement la question.

Le **mouvement coopératif** présente un énorme potentiel dans les Maritimes. Des coopératives prospères sont exploitées dans tous les coins de la région. Les quatre ministres chargés des coopératives, en collaboration avec le Conseil des

coopératives de l'Atlantique et l'APÉCA, envisagent d'établir un programme important afin d'encourager l'entrepreneuriat sous forme de coopératives. On prévoit recevoir une proposition détaillée à l'automne. Parmi les autres questions à l'étude, il y a l'admissibilité des coopératives à des mesures incitatives à l'investissement ainsi qu'une législation uniforme. Un comité spécial formé de représentants des secteurs public et privé étudie actuellement la question des coopératives et des caisses populaires.

2.3 Accroître l'autosuffisance des particuliers et des entreprises

Pour que l'économie des Maritimes soit plus autosuffisante, il faut que les particuliers et les entreprises visent aussi l'autosuffisance. Huit moyens ont été mis en oeuvre à cette fin :

- disponibilité de capitaux propres,
- éducation de la première à la douzième année,
- enseignement postsecondaire (universités et collèges communautaires),
- santé,
- services sociaux,
- sciences et technologie,
- agriculture,
- pêches.

Le besoin d'investissements et de **capitaux propres** dans les Maritimes est réel. Les efforts déployés pour élargir la base des investissements ont remporté peu de succès. Les obligations d'épargne et les entreprises de capitaux de risque parrainées par le gouvernement n'ont eu qu'un faible impact. M. McMillan avait proposé un fonds d'épargne régional utilisant, en partie, les fonds de pension du secteur public. Les ministères des finances étudient la question.

Tout comme pour le tourisme, la coopération dans **l'éducation de la première à la douzième année** n'est pas d'hier. Au cours des dix dernières années, le programme de coopération a porté sur le matériel pédagogique, la recherche, les achats en commun et le perfectionnement des enseignants. Créée en 1982, la Fondation d'éducation des provinces maritimes vise à faciliter la coopération sous la direction des ministres et sous-ministres de l'éducation. Dans le cadre de l'initiative économique, les ministres ont approuvé, au printemps, six objectifs stratégiques et un plan d'action dynamique en vingt points. Voici certains des travaux en cours :

- préparation d'un programme d'études commun pour l'enseignement de la physique au secondaire deuxième cycle,
- proposition à l'étude pour un programme d'études en entrepreneuriat parrainé par l'APÉCA et la FEPM,
- élaboration d'un programme de perfectionnement pour les enseignants des sciences et des mathématiques au secondaire premier cycle,
- étude des possibilités de regroupement des achats ainsi que la participation des conseils scolaires au Protocole d'entente sur les marchés publics.

Un rapport détaillé sur la coopération dans le domaine de l'éducation sera publié. Il faudrait féliciter les ministres de l'éducation des excellents rapport et plan d'action qu'ils ont dressés en vue de favoriser la coopération régionale dans l'enseignement de la première à la douzième année.

La coopération au niveau **postsecondaire** est également très importante. Plus de 250 programmes sont offerts à l'échelle régionale, lesquels sont coordonnés par la Commission de l'enseignement supérieur des provinces maritimes. L'École de médecine dentaire de Dalhousie, l'École des gardes forestiers des Maritimes, l'Atlantic Veterinary College et le Nova Scotia Agricultural College sont des établissements destinés à la population de la région. Les ministres se sont concertés en vue d'étendre la coopération aux collèges communautaires. Un protocole d'entente sera signé en vue de faciliter l'accès aux programmes et services des collèges communautaires par la coopération et des échanges.

Au cours des ateliers et des séances plénières du deuxième forum, on traitera, entre autres, de l'éducation de la première à la douzième année ainsi que de l'enseignement postsecondaire.

Les ministres et ministères de la **santé** de l'Atlantique ont cerné un certain nombre de possibilités de coopération. Les fonctionnaires des gouvernements se sont occupés des mesures à court terme, c'est-à-dire : les achats en gros; les contrôles relatifs aux médicaments sur ordonnance; un service aérien d'ambulance pour la région; l'échange des renseignements recueillis sur le recouvrement des coûts auprès des assureurs privés. Les années 90 posent un défi de taille : satisfaire la demande en matière de services de santé avec des ressources de plus en plus limitées. La santé, qui sera un point important à l'ordre du jour du Forum, sera débattu en ateliers et aux séances plénières.

Les ministères des **services sociaux** échangent des renseignements et ont récemment organisé un atelier sur le recouvrement des coûts auprès du gouvernement fédéral.

Les ministères chargés des **sciences et de la technologie** travaillent en plus étroite collaboration à des projets tels la Semaine nationale des sciences et de la technologie, la mise en commun de données recueillies et l'établissement d'un réseau de centres d'excellence.

Les ministres de l'**agriculture** dirigent l'élaboration d'un plan stratégique pour l'industrie. Les ministères ont des consultations intenses avec tous les secteurs. On a prévu un atelier régional pour la fin de novembre en vue de dresser un plan régional. Par ailleurs, les ministères étudient actuellement les frais aux usagers, les services au gouvernement et à l'industrie ainsi que les barrières au commerce interprovincial. Certains de ces points devraient faire l'objet d'un suivi d'ici la fin de l'année.

Les ministres des **pêches** devaient, en premier lieu, assurer la transférabilité des prêts pour les bateaux de pêche. Comme on l'a déjà mentionné, cela est fait, et

le nouveau régime fonctionne bien. Il faudrait féliciter les ministres et les organismes provinciaux de prêts pour leur travail remarquable à cet égard. Les provinces n'exercent plus de discrimination à l'égard des acheteurs ou des investisseurs d'autres provinces relativement à la délivrance des permis. Il en est de même pour les droits à payer par les usines de transformation du poisson ou les acheteurs. On travaille actuellement à harmoniser les permis et les droits à payer, à élaborer des programmes d'alternance travail-études et à promouvoir conjointement les produits de mer de l'Atlantique.

2.4 Améliorer l'infrastructure

L'infrastructure est à la base de la croissance économique. Les exportateurs ont besoin d'un réseau de transport maritime, terrestre et aérien efficace pour atteindre des marchés toujours en expansion. Les fabricants ont besoin d'une source d'énergie à bon marché, mais fiable. Les entreprises ont de plus en plus besoin de moyens modernes de communication et d'information sur les terres et les ressources qui les entourent. Les gouvernements des provinces maritimes examinent l'infrastructure dans les cinq domaines suivants :

- électricité,
- énergie,
- transport,
- communications,
- géomatique.

Les trois **entreprises productrices d'électricité** étudient les besoins futurs de la région en matière d'électricité. L'étude permettra de déterminer les avantages pour ces entreprises de planifier à l'échelle régionale plutôt qu'à l'échelle provinciale.

Les ministres responsables de **l'énergie** ont préparé un plan d'action portant sur la coopération dans le domaine de l'énergie, qui sera rendu public. Les ministres ont adopté sept objectifs stratégiques et un plan d'action en six points. Les ministres ont entrepris les travaux suivants : élaboration d'une stratégie sur le gaz naturel; approfondissement des recherches sur l'utilisation des résidus de biomasse; encouragement de la recherche sur le charbon; prise de mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique; ébauche d'un plan régional d'urgence. Il importe de souligner le travail accompli jusqu'à présent par les ministres de l'énergie et de les encourager à aller de l'avant avec leur plan d'action.

Les gouvernements fédéral et provinciaux se partagent les responsabilités pour l'infrastructure des **transports**. Des améliorations sont essentielles à la croissance économique des Maritimes. Chacune des provinces maritimes dépense souvent plus par habitant que toute autre province pour la construction et l'entretien des routes. Pourtant, 75 p. 100 de notre réseau de grandes routes laisse à désirer en comparaison avec 38 p. 100 du réseau national. Même si les transports sont un secteur où on a beaucoup coopéré par le passé, les ministres responsables

reconnaissent qu'il faut faire plus. Les ministres présenteront un rapport sur les possibilités de coopération relativement à l'infrastructure pour les transports.

Les Maritimes jouissent d'une infrastructure moderne et efficace pour les **communications**. Elle a été mise en place dans un esprit de coopération entre les gouvernements et l'industrie. La coopération entre les quatre compagnies de téléphone de la région est étendue. Afin d'éviter un double investissement, on a entrepris deux projets de coopération qui, à eux seuls, ont occasionné des économies de plus de quinze millions de dollars. Un programme d'achats en commun a permis de réaliser des économies de 1,4 million de dollars durant les deux premières années de mise en oeuvre. Il faut souligner l'important rôle des compagnies de téléphone par l'entremise du Atlantic Provinces Telecommunications Council, et les économies ainsi réalisées. Les ministres des communications ont travaillé ensemble depuis 1972 à cerner des questions d'intérêt commun, comme le projet de loi C-62 sur les télécommunications, et à prendre les mesures qui s'imposent.

Les Maritimes sont reconnues à l'échelle mondiale dans le domaine de la **géomatique**, c'est-à-dire la collecte et l'utilisation de données sur les terres et les ressources. Dans le cadre de la coopération économique, les secteurs privé et public de la région ont élaboré une stratégie de «participation à la base» afin d'obtenir une expansion rapide et importante du secteur privé.

Le gouvernement fédéral, par l'entremise de l'APÉCA, a consacré dix millions de dollars au financement de projets qui auront des retombées durables sur l'industrie. Le Conseil des premiers ministres des Maritimes, grâce à son comité de géomatique, a donné au secteur privé la chance de présenter des propositions pour la privatisation du Service du cadastre et de l'information foncière. À la suite de cette initiative, cinq entreprises ont manifesté leur intérêt.

Le Nova Scotia College of Geographic Sciences et l'Université du Nouveau-Brunswick élaborent conjointement une stratégie pour l'établissement d'un institut de formation et d'éducation permanente en géomatique. Les gouvernements provinciaux et l'industrie travaillent conjointement à une stratégie de sous-traitance afin de favoriser dans toute la mesure du possible la croissance du secteur privé. Les gouvernements, l'industrie, les établissements d'enseignement et le Comité de géomatique ont fourni un bel exemple de coopération économique dans les Maritimes.

2.5 Établir ou maintenir des normes élevées

Durant toutes les consultations publiques sur l'initiative économique, bien des résidants des Maritimes ont déclaré que les efforts dans ce sens ne devaient pas impliquer l'acceptation de normes moins élevées. Cela est d'autant plus important dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail et dans les pratiques sur le marché du travail.

Les ministres du **travail** étudient les lois et règlements provinciaux touchant au milieu du travail et ils formuleront des recommandations sous peu.

2.6 Garantir une utilisation avisée des ressources naturelles

Les Maritimes doivent s'inspirer des principes du développement durable dans leur marche vers l'autosuffisance, la prospérité et le bien-être économiques. Il demeure essentiel de protéger les droits des générations futures et de tenir compte de leurs besoins.

Les provinces ont d'abord conclu l'**Accord de l'Atlantique sur l'environnement**. Adopté l'hiver dernier, l'accord prévoit une coopération sur les études, l'information et la recherche ayant trait à l'environnement, sur les normes et procédés ainsi que sur les principes de coopération en matière d'études environnementales. On établit ainsi une base commune pour la participation du public, la portée des études environnementales et la coopération interprovinciale. Les ministres ont également mené une vaste étude de la législation sur l'environnement dans toute la région et ont conclu qu'il existait peu d'écarts importants.

Partie 3 Conclusions Au Terme De La Première Année

Les gouvernements des Maritimes collaborent davantage aujourd'hui qu'il y a quatorze mois. Dans certains domaines des secteurs public ou privé, le projet d'initiative économique a donné lieu à l'établissement de partenariats. Des centaines de personnes de tous les coins de la région ont contribué au succès du projet.

Pour les Maritimes, les années 90 continuent d'être une décennie marquée par d'importants changements. Certains acceptent difficilement les changements auxquels doit faire face la région. Il importe que les gouvernements renseignent davantage le public à la fois sur les défis à relever et sur les possibilités à saisir. Il faut que les résidants des Maritimes aient une vision positive de la région. Ils ne doivent pas avoir peur de viser haut sans toutefois sous-estimer la difficulté de la tâche.

> «... Les anciennes attitudes sont difficiles à changer. Les vieilles institutions survivent. Les mythes subsistent. En fait, la coopération des Maritimes est un outil fragile... la rhétorique politique ne peut entraîner de réels changements. Pour ce faire, il faudra la participation des citoyens.»
>
> - Extrait traduit de «Pour faire face à l'avenir : Les Maritimes dans les années 1990», Charles McMillan.

L'initiative économique implique de nombreux changements. Au moment d'entamer la deuxième année d'une intense coopération économique entre les provinces maritimes, nous pouvons tirer bien des leçons des résultats de la première année. Voici les principaux points à retenir :

- les gouvernements doivent continuer à travailler à la réalisation des objectifs d'initiative économique;
- des dispositions législatives uniformes, comme la *Loi sur la coopération économique des Maritimes* et celles proposées pour les transports, les achats publics et d'autres secteurs, sont essentielles pour que les changements soient permanents;
- il faut faire participer le secteur privé et le grand public au projet d'initiative économique.

PORTÉE DU PROJET L'INITIATIVE ÉCONOMIQUE DES MARITIMES

Établir un marché unique des Maritimes

- Entente régionale sur les marchés publics
- Autres marchés du secteur public (compagnies d'électricité, sociétés des alcools, municipalités, universités, conseils scolaires et hôpitaux)
- Achats en gros
- Mobilité en matière d'emploi
- Simplification du système de taxation
- Enregistrement des sociétés
- Administration des valeurs mobilières
- Classification des films
- Boissons alcooliques

Créer un milieu d'affaires favorisant la concurrence et l'esprit d'entreprise

- Réglementation des transports
- Administration de la taxe sur le carburant
- Promotion des exportations
- Promotion du tourisme
- Investissements
- Utilisation de l'impôt sur le revenu comme stimulant au développement
- Coopératives
- Caisses populaires

Augmenter l'autosuffisance des particuliers et des entreprises

- Fonds d'épargne des Maritimes pour le développement
- Éducation de la première à la douzième année
- Enseignement postsecondaire (universités et collèges communautaires)
- Santé
- Services sociaux
- Sciences et technologie
- Agriculture
- Pêches

Améliorer l'infrastructure

- Électricité
- Énergie
- Transport
- Communications
- Géomatique
- Partage des ressources des gouvernements sur la technologie de l'information

Établir ou maintenir des normes élevées

- Travail

Garantir une utilisation avisée des ressources naturelles

- Environnement

Portée générale

- Dispositions législatives

HISTORIQUE DE L'INITIATIVE ÉCONOMIQUE DES MARITIMES

- 1989, M. Charles McMillan étudie les questions importantes que devront résoudre les Maritimes dans les années 90.

- le 2 avril 1990, l'Entente des Maritimes sur les marchés publics entre en vigueur.

- 1990, le rapport de M. McMillan, *Pour faire face à l'avenir : Les Maritimes dans les années 90*, est rendu public. Il recommande une nouvelle approche au développement économique qui est axée sur la coopération, une ouverture vers l'extérieur et des possibilités d'avenir.

- mai 1991, le Conseil des premiers ministres des Maritimes publie *Défi et perspectives*. Les premiers ministres présentent la vision, les principes et les objectifs qui sous-tendent une économie intégrée et forte pour les Maritimes.

- juin 1991, le premier Forum des cabinets des Maritimes a lieu à Moncton (Nouveau-Brunswick). Les premiers ministres et les ministres se réunissent afin de jeter les bases de la coopération économique des Maritimes.

- recherches, consultations et négociations en vue d'élaborer des politiques en 34 domaines, y compris les achats, les transports, la mobilité des travailleurs et les emprunts accordés pour les bateaux de pêche.

- audiences publiques tenues par des comités des assemblées législatives au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard et Voluntary Planning de la Nouvelle-Écosse. Tous consentent leur appui.

- printemps 1992, la *Loi sur la coopération économique des Maritimes* est déposée aux assemblées législatives des trois provinces, et proclamée par la suite.

COOPÉRATION ÉCONOMIQUE DES MARITIMES
Bibliographie sélective

PARTIE I COMMENT UTILISER LA PRÉSENTE BIBLIOGRAPHIE

La présente bibliographie ne contient qu'une partie des ouvrages se rapportant à l'initiative économique des Maritimes. Pour prendre connaissance d'autres ouvrages écrits sur le sujet, on peut également consulter les bibliographies suivantes :

- Bibliographie sur la coopération régionale
- Bibliographie sur le régionalisme dans les Maritimes et la collaboration entre les gouvernements

On peut obtenir une copie de ces bibliographies en s'adressant au Conseil des premiers ministres des Maritimes.

Prière de prendre note que le Conseil ne distribue que les ouvrages dont il a autorisé la publication.

PARTIE II BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Atlantic Canada Opportunities Agency, *Stimulating the Use of Private Sector Venture Capital Financing in Atlantic Canada,* Moncton Consulting Services Ltd., February 26, 1991.

Atlantic Entrepreneurial Institute, *Small Business in Atlantic Canada - Report of the 1990 Survey of the AEI Small Business Panel,* 1991.

Atlantic Provinces Economic Council, *Atlantic Canada Today,* Halifax 1987.

——, *Atlantic Development Strategies and Prospects for the 1990s,* discussion paper prepared for the annual APEC conference,October 29-30, 1990.

——, *Atlantic Economic Cooperation: An Exploration of the Concept, its Benefits, and Costs*, a background paper prepared for the 1991 annual conference of APEC, June 10-11, 1991.

——, *Atlantic Economic Cooperation: Is There Any Alternative?*, papers from the annual APEC conference, June 10-11, 1991.

——, *Atlantic Economic Cooperation Status Report*, 4 June 1992, Atlantic Provinces Economic Council.

——, *Atlantic Report*, "Interprovincial Barriers to Trade and Shared Infrastructure: Two Aspects of Atlantic Economic Integration," vol. XXVI, no. 2, pp. 3-9, July 1991.

——, *Strategies and Options for the Atlantic Economy in the 1990s*, papers from the annual APEC conference, October 29-30, 1990.

——, *The Scope and Implications of Non-Tariff Barriers to Interprovincial Trade and Mobility as They Affect the Maritime Provinces*, prepared for the Council of Maritime Premiers, December 1980.

Bradfield, Michael, *Maritime Economic Union: Sounding Brass and Tinkling Symbolism*, Canadian Centre for Policy Alternatives, October 1991.

Conseil des Premiers ministres des Maritimes, *Défi et perspectives*, un document de travail sur l'intégration économique des Maritimes, Mai 1991.

Council of Maritime Premiers, *Challenge and Opportunity*, a discussion paper on Maritime economic integration, May 1991.

Final Report of the N.B. Select Committee on Maritime Economic Union, May 1992

Government of New Brunswick, *Toward 2000 - An Economic Development Strategy for New Brunswick.*

Government of Newfoundland and Labrador, *A Consultation Paper on a Strategic Economic Plan for Newfoundland and Labrador*, September 1991.

Hartling, Phil, *Federal Expenditures as a Tool for Regional Development*, (update of a 1983 version by Glenna Jenkins), Council of Maritime Premiers, Halifax, 1990.

Legislative Assembly of Prince Edward Island, *Report of the Special Committee on Maritime Economic Integration*, January 1992.

McMillan, Dr. Charles J., *Standing Up to the Future: The Maritimes in the 1990s*, Council of Maritime Premiers, December 1990.

——, *Pour faire face à l'avenir : les Maritimes dans les années 90*, Conseil des Premiers ministres des Maritimes, décembre 1990.

Le Mouvement Coopératif Acadien, *L'Intégration économique des Maritimes et le mouvement cooperatif acadien*, un document de travail, mars 1992.

Savoie, Donald J., *Building an Island Economy: Strengths, Opportunities and Challenges*, January 1992.

Voluntary Planning, *Creating Our Own Future - A Nova Scotia Economic Strategy*, November 1991.

——, *Our Province, Our Future, Our Choice - A Consultation Paper for Nova Scotia Economic Strategy*, March 1991.

——, *Report on the Public Consultation Process - Encounter on the Nova Scotia Economy*, May 22-30, 1991.

——, *Report of the N. S. Consultations on Maritime Economic Cooperation*, Parts 1 and 2, June 5, 1992.

PARTIE III RAPPORTS MINISTÉRIELS SUR LE PROJET DE L'INITIATIVE ÉCONOMIQUE

Les ministères et organismes gouvernementaux participant au projet de l'initiative économique ont rédigé des rapports sur certains de ses aspects.

JUIN 1991

- L'élimination des barrières : mobilité en matière d'emploi
- L'intégration économique de l'industrie agricole des Maritimes
- La réglementation des valeurs mobilières dans les provinces maritimes
- L'amélioration et la diffusion des innovations technologiques
- Les marchés publics et les appels d'offres
- La réglementation relative aux transports

JANVIER 1992

- Rapport final sur la stratégie de la géomatique dans les Maritimes

MARS 1992

- Rapport annuel du Comité de révision des marchés publics des Maritimes

« An official mark of Environment Canada.
« marque officielle d'Environnement Canada.

Over 50% recycled paper
including 10% post-
consumer fibre.
Plus de 50 p. 100 de
papier recyclé dont 10 p.
100 de fibres post-
consommation.

Over 50% recycled paper
including 10% post-
consumer fibre.
Plus de 50 p. 100 de
papier recyclé dont 10 p.
100 de fibres post-
consommation.

« An official mark of Environment Canada.
« marque officielle d'Environnement Canada.